Deutscher Bundestag
11. Wahlperiode

Drucksache 11/4100

01. 03. 89

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Büchler (Hof), Daubertshäuser, Haar, Antretter, Kretkowski, Bamberg, Ewen, Faße, Dr. Haack, Hasenfratz, Heimann, Hiller (Lübeck), Ibrügger, Leidinger, Dr. Niese, Niggemeier, Pauli, Purps, Dr. Schmude, Seidenthal, Sielaff, Terborg, Dr. Vogel und der Fraktion der SPD — Drucksache 11/3880 —

Verbesserungen des Bahnverkehrs mit Berlin (West) und der DDR

Der Bundesminister für Verkehr – A 10/20.00.70 – 130/3 BT 89 – hat mit Schreiben vom 27. Februar 1989 die Kleine Anfrage namens der Bundesregierung wie folgt beantwortet:

Vorbemerkung

Der Eisenbahnverkehr von und nach Berlin (West) und in die DDR war über Jahre hinweg von strukturellen Schwierigkeiten gekennzeichnet. An dem Verkehrszuwachs seit Abschluß des Transitabkommens hat die Eisenbahn kaum einen Anteil gehabt. Die Bundesregierung ist der Auffassung, daß dem Rückgang des Verkehrs auf der Schiene nur über eine Steigerung der Attraktivität dieses Verkehrsmittels begegnet werden kann.

In den letzten Jahren konnten spürbare Verbesserungen in dieser Hinsicht erreicht werden, z. B. durch den durchgehend zweigleisigen Ausbau der Transitstrecke über Helmstedt, den Einsatz von 200 modernisierten Schnellzugwagen der Deutschen Bundesbahn und durch die Vereinbarung attraktiver Sondertarife im Verkehr von und nach Berlin und in die DDR.

Grundlegende Verbesserungen, die ein der Deutschen Bundesbahn vergleichbares Niveau im Eisenbahnverkehr ermöglichen, sind nur durch infrastrukturelle Maßnahmen zu erreichen. Diese sind zur Zeit Gegenstand der Verhandlungen mit der DDR über den Ausbau der Eisenbahnverbindung zwischen Hannover und Berlin.

Daneben setzt sich die Bundesregierung weiter dafür ein, kurz- und mittelfristige Verbesserungen unterhalb der Ebene infra-

struktureller Maßnahmen, insbesondere zur Steigerung des Reisekomforts, zu ermöglichen.

1. Welche zeitlichen Vorstellungen hat die Bundesregierung für die Verhandlungen mit der Regierung der DDR über den Bau der Schnellbahnverbindung Hannover–Berlin?

Die Verhandlungen mit der DDR über den Ausbau der Eisenbahnstrecke Oebisfelde – Stendal – Berlin als Teil einer schnellen Eisenbahnverbindung zwischen Hannover und Berlin, die am 16. September 1988 begonnen haben, werden so zügig wie möglich geführt. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt kann über einen Abschluß der Verhandlungen, bei denen zahlreiche technische und verkehrliche Fragen zu lösen sind, noch keine Aussage getroffen werden.

2. Wann kann frühestens mit dem Beginn der Arbeiten und wann mit der Fertigstellung dieser Schnellbahnverbindung gerechnet werden?

Die Bundesregierung geht davon aus, daß im Falle eines Verhandlungsabschlusses im Jahre 1989 und bei zügigem Ablauf der Planungs- und Bauarbeiten eine Fertigstellung des Vorhabens in der zweiten Hälfte der 90er Jahre erfolgen kann.

3. Welche Verbesserungen des Berlin-Zugverkehrs strebt die Bundesregierung in den nächsten Jahren in den Relationen
   - Hamburg–Berlin,
   - Hannover–Berlin,
   - Frankfurt/Kassel–Berlin,
   - Nürnberg–Berlin

   an?

Bundesregierung und Deutsche Bundesbahn setzen sich dafür ein, das Angebot im Eisenbahnverkehr von und nach Berlin attraktiver zu gestalten. Schnelligkeit und Komfort der Züge sollen erhöht, der Service gesteigert werden.

Neben weiteren Maßnahmen zur Verbesserung des Fahrplanes beabsichtigt die Deutsche Bundesbahn, bei den von ihr eingesetzten Zügen im Berlin-Verkehr den herkömmlichen D-Zug-Standard durch den modernen Interregio-Standard abzulösen. Die Bundesregierung und die Deutsche Bundesbahn sind bestrebt, diese neue Qualität Anfang der 90er Jahre schrittweise auf mehreren Verbindungen einzuführen. Die Deutsche Bundesbahn wird mit diesem Ziel mit der Deutschen Reichsbahn verhandeln. Der Schwerpunkt wird dabei auf der von rund der Hälfte aller Reisenden bevorzugten Verbindung über Helmstedt liegen. Dort ist ein Verkehr im Zweistundentakt vorgesehen. Mit der Inbetriebnahme der Neubaustrecken Hannover–Würzburg und Mannheim–Stuttgart erhält diese Verbindung in Braunschweig einen direkten

Anschluß an eine ebenfalls im Zweistundentakt verkehrende neu eingerichtete IC-Linie über Hildesheim, Kassel, Frankfurt/Main nach Mannheim, um die Reisezeitvorteile aus der Neubaustrecke auch den Reisenden zwischen Berlin und den südwestdeutschen Zielgebieten zugute kommen zu lassen.

Zur Verbesserung der Versorgung der Reisenden sollen kurzfristig alle von der Deutschen Bundesbahn eingesetzten Tageszüge im Berlin-Verkehr wieder einen Speise-/Servicewagen führen. Mit der Einführung des Interregio im Berlin-Verkehr werden neugestaltete, moderne Restaurationswagen zum Einsatz kommen.

Bereits bei den Fahrplanverhandlungen zwischen der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn im Oktober 1988 konnten weitere Fortschritte erreicht werden. So werden ab Mai 1989 auf der Verbindung Köln–Hannover–Berlin D-Zug-Wagen zum Einsatz kommen, die im Netz der Deutschen Bundesbahn mit 200 km/h verkehren können und dort einen Reisezeitgewinn von nahezu einer Stunde ermöglichen. Zur Verbesserung des Leistungsangebotes wird seit Dezember 1988 auch im Berlin-Verkehr das bei der Deutschen Bundesbahn angewendete elektronische Platzreservierungsverfahren in vollem Umfang eingesetzt.

4. Welche Maßnahmen sieht die Bundesregierung vor, um die Reisegeschwindigkeit und den Reiseverkehr zu verbessern? Inwieweit ist sichergestellt, daß die Züge von und nach Berlin und in die DDR auch von Behinderten problemlos benutzt werden können?

Im Netz der Deutschen Reichsbahn finden umfangreiche Oberbauarbeiten statt, die derzeit eine Erhöhung der Reisegeschwindigkeit nicht zulassen. Damit sind Kapazitätsminderungen und im Einzelfall auch Umleitungen von Zügen auf Ausweichstrecken verbunden. Reisezeitverlängerungen auf der Strecke Helmstedt–Berlin werden jedoch durch die Erhöhung der Reisegeschwindigkeit im Netz der Deutschen Bundesbahn mehr als ausgeglichen werden können. Sowohl im Verkehr von und nach Berlin als auch im Verkehr in der DDR ist eine Reise von Behinderten mit der Bahn möglich. Die Reisemöglichkeiten werden sich wesentlich verbessern, wenn mit der Einführung des Interregio die behindertengerecht gestalteten neuen Servicewagen zum Einsatz kommen können.

5. Welche Verbesserungen im Schienengüterverkehr mit Berlin (West) strebt die Bundesregierung in den nächsten Jahren an, und welche Strecken sollen dabei Priorität erhalten?

Zur Verbesserung der Wettbewerbssituation der Eisenbahn, insbesondere zur Reduzierung der Beförderungszeiten zwischen Berlin (West) und dem übrigen Bundesgebiet, sollen die Frachtenzugverbindungen neu geordnet und die Bedienung in Berlin (West) entsprechend angepaßt werden. Geplant ist eine direkte Verbindung zwischen Berlin (West) und dem Rangierbahnhof

Seelze. In dieser Relation werden rund 70 Prozent des gesamten Wagenaufkommens von und nach Berlin (West) befördert. Darüber hinaus werden Verbesserungen in der Preisgestaltung und im Leistungsangebot, z. B. durch eine zentrale Frachtenabrechnung, unbare Zahlungsmöglichkeiten und Stundungsverfahren, angestrebt.

Fortschritte für eine verbesserte kundenbezogene und marktgerechte Bedienung im Schienengüterverkehr mit Berlin werden in Zusammenarbeit mit der Deutschen Reichsbahn angestrebt.

6. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, aus deutschlandpolitischen Gründen auch DDR-Zentren (Großstädte, Industriestandorte) besser an das Verkehrsnetz der Deutschen Bundesbahn anzubinden, und welche Initiativen wird sie hierzu ergreifen?

Dem gestiegenen Reiseverkehr aus der DDR sind die Eisenbahnverbindungen im Verkehr mit der DDR stets angepaßt worden. Heute besteht für diesen Verkehr ein bedarfsgerechtes Angebot. Dies gilt auch für den Güterverkehr mit der DDR. Ein Spitzenaufkommen im Personenverkehr, insbesondere zu den Feiertagen, wird durch den flexiblen Einsatz von Sonderzügen abgedeckt.

Da die DDR seit Beginn des Jahres 1989 bei Vorausbuchungen Hotelkapazitäten garantiert, haben sich für die Reiseveranstalter in der Bundesrepublik Deutschland die Voraussetzungen für eine Intensivierung des touristischen Reiseverkehrs zu den Zentren der DDR wesentlich verbessert. Dies wird sich auch auf den Eisenbahnverkehr günstig auswirken.

7. Welche Verbesserungen des Schienengüterverkehrs innerhalb von Berlin (West) strebt die Bundesregierung an?

Der Attraktivitätssteigerung und Beschleunigung des Schienengüterverkehrs innerhalb von Berlin (West) dient in erster Linie die Rahmenvereinbarung zum Schienengüterverkehr, die der Senat von Berlin am 25. Januar 1989 mit der Deutschen Reichsbahn abgeschlossen hat. Gegenstand dieser Vereinbarung ist eine umfangreiche Neuordnung und Modernisierung der Eisenbahngüterverkehrsanlagen in Berlin (West). Als erster Schritt zur Verbesserung der Eisenbahnanlagen ist der Ausbau des Containerbahnhofs Hamburg und Lehrter Bahnhof einschließlich einer Anlage für die Rollende Landstraße vorgesehen. Damit verbunden ist ein neues Rangierkonzept, das durch die Verlagerung der Rangierarbeiten auf Rangierbahnhöfe vor der Stadt eine beschleunigte Bedienung in Berlin ermöglichen wird.

8. Wie will die Bundesregierung die sozialen Probleme der im Schienengüterverkehr von Berlin (West) eingesetzten Beschäftigten der Deutschen Reichsbahn, die ihren Wohnsitz in Berlin (West) haben, lösen?

Die Mitarbeiter der Deutschen Reichsbahn, die in Berlin (West) beschäftigt sind, unterliegen den Arbeitsbedingungen der Deutschen Reichsbahn. Eine generelle soziale Schlechterstellung ist daraus nicht herzuleiten. Soweit im Einzelfall soziale Härten erkennbar waren, hat sich der Berliner Senat um Ausgleichs- und Förderungsmaßnahmen bemüht, z. B. bei der Krankenversorgung und der Zahlung der Berlin-Zulage. Darüber hinaus haben die Bundesregierung und der Senat von Berlin keinen Einfluß auf die Gestaltung der Arbeitsbedingungen der Deutschen Reichsbahn.

9. Wie lang sind derzeit die fahrplanmäßigen Grenzaufenthalte der zwischen dem Bundesgebiet und dem Gebiet der DDR verkehrenden Reisezüge
   a) im Bereich der Deutschen Bundesbahn und
   b) im Bereich der Deutschen Reichsbahn?

Die fahrplanmäßigen Grenzaufenthalte für Züge zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der DDR betragen derzeit

a) im Bereich der Deutschen Bundesbahn

Lübeck	10 bis 15 Minuten
Büchen	12 bis 15 Minuten
Wolfsburg	8 bis 33 Minuten
Helmstedt	10 bis 12 Minuten
Bebra	13 bis 17 Minuten
Ludwigsstadt	3 bis 14 Minuten
Hof	17 bis 28 Minuten,

b) im Bereich der Deutschen Reichsbahn

Herrnburg	40 Minuten
Schwanheide	38 bis 42 Minuten
Oebisfelde	38 bis 42 Minuten
Marienborn	40 Minuten
Gerstungen	40 bis 45 Minuten
Probstzella	40 bis 44 Minuten
Gutenfürst	39 bis 52 Minuten.

10. Handelt es sich bei den derzeitigen Grenzaufenthalten des D 452 (Leipzig–Kassel–Mönchengladbach) von 50 Minuten in Gerstungen und weiteren 43 Minuten in Bebra um extrem lange Wartezeiten oder entspricht dies dem Durchschnitt?

Die Aufenthaltszeit des D 452 Leipzig–Mönchengladbach beträgt in Gerstungen derzeit 41 Minuten. Sie entspricht damit den Aufenthaltszeiten auf Grenzbahnhöfen der DDR, die in der Regel etwa 40 Minuten betragen.

Die regelmäßige Aufenthaltszeit in Bebra beträgt 13 bis 17 Minuten. Der D 452 bildet eine Ausnahme, da er Anschlußreisende aus dem IC 584 aus München aufzunehmen hat. Eine frühere Abfahrt ist nach der derzeitigen Fahrplangestaltung daher nicht möglich. Einer späteren Ankunft in Bebra stehen Gründe der Gleisbelegung in Gerstungen entgegen.

11. In welchem Umfang könnte die Dauer der Grenzaufenthalte durch
    a) Verzicht auf einen Lokwechsel an der Grenze und
    b) Durchführung der Grenzkontrollen im fahrenden Zug

    verringert werden?

12. Welche Maßnahmen strebt die Bundesregierung zur Verkürzung der Grenzaufenthalte an, und bis wann sollen diese umgesetzt werden?

Für den Wechselverkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der DDR sind als Übergangsbahnhöfe Lübeck, Büchen, Oebisfelde, Helmstedt, Gerstungen, Probstzella und Hof vereinbart. Wegen Traktions- bzw. Fahrtrichtungswechsels ist auf den Bahnhöfen Lübeck, Helmstedt und Bebra der Verzicht auf einen Lokwechsel nicht möglich. Auf den übrigen Bahnhöfen könnten sich durch den Verzicht auf einen Lokwechsel Verkürzungen der Aufenthaltszeiten bis zu etwa 5 Minuten ergeben.

Im Transitverkehr von und nach Berlin finden die Grenzkontrollen sowohl im Bereich der Deutschen Bundesbahn wie auch im Bereich der Deutschen Reichsbahn bereits im fahrenden Zug statt. Im Wechselverkehr mit der DDR wäre die Durchführung der Grenzkontrollen im fahrenden Zug wünschenswert. Von seiten der DDR war jedoch bisher keine Bereitschaft zu erkennen, hier zu Fortschritten zu gelangen.

13. Hält die Bundesregierung eine Öffnung des derzeit nur im Schienengüterverkehr genutzten Eisenbahngrenzübergangs Walkenried/Ellrich für den Schienenpersonenverkehr für wünschenswert, und welche Möglichkeiten der Realisierung sieht sie?

14. Welche Zugverbindungen könnten über den Grenzübergang Walkenried/Ellrich geführt werden?

15. Welche Initiativen wird die Bundesregierung ergreifen, um in Verhandlungen mit der Regierung der DDR über die Öffnung des Eisenbahngrenzübergangs Walkenried/Ellrich auch für den Reisezugverkehr aufzunehmen?

Die Bundesregierung hält eine möglichst große Anzahl von Übergängen in die DDR für wünschenswert. Beim Eisenbahnverkehr, der sich nach dem mit der DDR geschlossenen Übereinkommen auf die Hauptverbindungen konzentriert, ist bei der Frage der Öffnung neuer Übergänge das von beiden Seiten zu erwartende Verkehrsaufkommen zu beachten. Der Hauptreisendenstrom im Verkehr zwischen den Ballungsräumen Ruhrgebiet und Rhein-Main-Neckar-Raum sowie den DDR-Ballungsräumen Leipzig und Halle wird über den Grenzübergang Bebra abgewickelt. Durch den Fahrtverlauf über Bebra werden im Netz der Deutschen Reichsbahn die aufkommensstarken Orte Eisenach, Erfurt und Weimar und im Netz der Deutschen Bundesbahn Kassel als künftiger Knotenbahnhof der Nord-Süd- und Ost-West-Achse mit einbezogen.

Im Gegensatz zum Übergang Walkenried sind die derzeitigen Verkehrswege zum Grenzübergang Bebra so gut ausgebaut, daß

auch größere Verkehre bewältigt werden können. Der Fahrtverlauf über die kürzere, nicht elektrifizierte Strecke Altenbeken–Northeim–Walkenried würde insgesamt zu einer niedrigeren Reisegeschwindigkeit führen. Die DDR hat hinsichtlich der Erweiterung des Übergangs für den Schienenpersonenverkehr auf das zu erwartende geringe Aufkommen über diese Verbindung hingewiesen. Unter diesen Umständen hält es die Bundesregierung derzeit nicht für zweckmäßig, Verhandlungen mit der DDR über eine erweiterte Nutzung des Übergangs Walkenried/Ellrich aufzunehmen.

16. Wird die Bundesregierung die Deutsche Bundesbahn veranlassen, künftig die Fahrpläne der wichtigsten Bahnverbindungen innerhalb der DDR in ihr amtliches Kursbuch aufzunehmen?

Die Deutsche Bundesbahn veröffentlicht in ihrem Kursbuch alle Bahnverbindungen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der DDR. Wichtige Anschlußverbindungen innerhalb der DDR sind in die Streckentabellen eingearbeitet. Auch im Fahrplanheft „Städteverbindungen" der Deutschen Bundesbahn sind Zielorte in der DDR aufgeführt. Über weitere Anschlußverbindungen informieren die Fahrkartenausgaben der Deutschen Bundesbahn und die Reisebüros.

17. Welche weiteren Verbesserungen sollen für DDR-Reisende eingeführt werden, die ohne ausreichende Devisen in die Bundesrepublik Deutschland einreisen?

Mit der Erhöhung des Begrüßungsgeldes für Besucher aus der DDR, der Fahrpreisermäßigung von 50 Prozent für Bahnreisende aus der DDR sowie dem Verzicht auf die Erhebung von IC/EC-Zuschlägen und Umwegfahrpreisen bei Einreisen mit der Bahn in die Bundesrepublik Deutschland sind umfassende Erleichterungen für Besucher aus der DDR geschaffen worden, die nur über geringe Beträge in Deutscher Mark verfügen. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt sieht die Bundesregierung keine Möglichkeiten für weitere Verbesserungen.

Druck: Thenée Druck KG, 5300 Bonn, Telefon 23 19 67
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 13 63, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51
ISSN 0722-8333